

### 安1-1 住みやすい住環境の整備

#### 施策の目標

市民、事業者及び行政の協働によるまちづくりを進め、愛着のある住みやすい魅力ある住環境をつくりまします。

#### 現状と課題

安全・安心で快適に暮らせる住環境であるためには、みどりが豊かで、子どもや若者、高齢者などのだれにとっても住みやすく移動のしやすいまちであることが重要です。

西東京市は、市民意識調査においても都心に近く利便性が高い、みどりが比較的豊かで住み心地のよいまちであると認識されていますが、近年は住宅開発が進展し都市化が進む一方で、農地などのみどりが減少しています。こうした中で、地域の環境と調和がとれた都市開発の誘導及び景観の整備、地域の特性を活かした愛着のある美しいまちなみの整備などが求められています。

今後は、高齢化社会の進行に対応したユニバーサルデザインやバリアフリー化をさらに進めるとともに、社会問題化しているインフラの老朽化への取組が課題となっています。

また、駅周辺などにおいては特徴ある美しいまちなみづくりや人にやさしい安全なまちづくりを、市民、事業者、行政が協働して進める必要があります。

#### ●市のデータ（図・表）、写真

※必要に応じて掲載

#### 施策推進のためのキーワード

- ◆老朽化した施設の計画的な更新
- ◆ユニバーサルデザインとバリアフリー化の推進
- ◆地域の特性を活かした愛着のある美しいまちなみづくり

#### ●成果指標

### ○課題解決に向けた視点

#### 安1-1-1 魅力ある居住環境の形成と愛着のある美しいまちなみづくりを推進します

都市開発の進展などにより、みどりの減少が進む中、魅力ある居住環境の形成を進めるには、地域の環境と調和がとれた開発誘導や景観づくり、愛着のある美しいまちなみの整備などを進める必要があります。

適正な建築基準行政の推進と景観づくりのルール化などのしくみづくりを進めるとともに、市民、事業者、行政が連携して、みどりの保全や地域の特性を活かした愛着のあるまちなみづくり、景観に配慮した開発の誘導、住みやすい住環境の創造などに取り組みます。

また、市民と協働した環境美化の取組についての検討を進めます。

#### 安1-1-2 だれもが利用しやすいまちづくりを進めます

高齢化が進む中、だれにもやさしい安全なまちが求められています。

だれもが安全に安心して暮らせるまちづくりを進めるため、外出時の移動や施設などの利用において、バリアーのない空間整備やユニバーサルデザインの導入を進めます。

また、既存のインフラ施設の老朽化に対応した計画的な更新や長寿命化対策についての検討を行います。

#### ●市のデータ（図・表）、写真など

※必要に応じて掲載

#### 安1-1-3 駅周辺や各地域の特性に応じた特色のあるまちづくりを進めます。

まちの玄関口である駅周辺は、「まちの顔」となっています。市内には5つの駅がありますが、駅周辺だけでなく、市内の各地域にはそれぞれ特性があります。「まちの顔」に相応しい駅周辺の整備と、地域特性を活かしたまちづくりが求められています。

権利者や事業者、商業者などが連携し、市民の意見も取り入れながら、安全で快適な都市整備と地域の特性を踏まえた特色あるまちづくりを進めます。

## 安1-2 道路・交通網の整備

### 施策の目標

だれもが日常生活で利便性、安全性、快適性を享受できる、総合的な道路・交通環境をめざします。

### 現状と課題

西東京市では、道路整備の遅れを指摘する声が多く、市民意識調査(平成24年9月)においても、「安全で歩きやすい道路環境」の重要度が高くなっており、市ではこれまで都市計画道路などの道路整備を進めてきましたが、未だ整備水準は低い状況にあります。

安全で利便性の高い道路や交通機関の存在は、魅力的な都市であるための条件のひとつでもあります。

今後は、安全で快適な道路・交通環境を確保するため、計画的に道路ネットワークの形成を行うとともに、交通管理者と連携した交通対策による安全で快適な道路の整備や自転車と歩行者、車が共存する安全な道路環境への取組が求められています。さらに、市民のニーズに応じたはなバスの運行に取り組むとともに、交通事業者、NPOなどの多様な主体と連携し、バリアフリー化、交通結節点の利便性の向上、ユニバーサルデザインの配慮など、人にやさしい公共交通及び関連施設の充実を図る必要があります。

●市のデータ(図・表)、写真

※必要に応じて掲載

### 施策推進のためのキーワード

- ◆安全で利便性の高い道路網の速やかな構築
- ◆自転車と歩行者、車が共存する道路環境への対応

### ●成果指標

## ○課題解決に向けた視点

### 安1-2-1 体系的な道路網の整備を進めます

安全で快適な移動を支える道路交通環境の充実は、魅力的な都市の条件でもあります。

幹線道路などの整備により、市民の利便性の向上や通過交通の抑制、防災性の向上を図るとともに、市民に身近な狭あいな生活道路の計画的な整備を進めます。

また、歩車道の分離や踏切道拡幅、歩道の広幅員化などの調査・研究及び計画的な整備に努めます。

●市のデータ(図・表)、写真など

※必要に応じて掲載

### 安1-2-3 歩行者・自転車・車が共存するまちづくりに取り組みます

環境にやさしい自転車の利用向上や利用時の安全確保が課題となっています。

道路上の安全性を高め、交通事故を防ぐため、歩行者・自転車・車が共存したまちづくりを進めます。

### 安1-2-2 体系的な交通網の整備を図ります

高齢化や環境に配慮した安全・安心な交通体系の実現をめざすには、市民ニーズに対応し、交通弱者にやさしい公共交通の充実が必要です。

人と環境にやさしく、利用しやすい交通網の整備を図るとともに、市民ニーズや公共施設へのアクセスに対応した効率的なはなバスの運行に努めます。

また、危険な踏切の解消などのため、鉄道の連続立体交差化に向けた調査・検討を進めます。

## 安2-1 災害に強いまちづくり

### 施策の目標

市民の生命や財産を守るため、防災基盤の整備や地域防災力の向上を図り、災害に強い安全・安心なまちづくりを推進します。

### 現状と課題

首都圏においては、直下型の大規模地震が発生する可能性が指摘されており、市民意識調査(平成24年9月)においても、「防犯・防災などの生活安全対策」は重要度が高い施策となっています。

西東京市では、平成19年度に危機管理室を設置するとともに、地域防災計画を見直すなど、災害に強いまちづくりに取り組んできました。一方、市内には耐震化されていない施設や建築物も多数残っています。また、近年は、集中豪雨による都市型水害も起こっています。

今後も、防災基盤整備や耐震化対策、雨水溢水対策などを引き続き進めていくことが求められています。

また、東日本大震災の経験を活かして、地域における自助・共助・公助による地域防災力を強化していくことが必要です。そのために、大規模災害を想定した防災訓練、要援護者への支援訓練、市民・事業者・関係者の防災意識の向上など、日頃から地域コミュニティにおける防災意識の醸成を図る必要があります。

●市のデータ(図・表)、写真

※必要に応じて掲載

### 施策推進のためのキーワード

- ◆耐震化の促進
- ◆雨水溢水対策事業の推進
- ◆自助・共助・公助による防災対策

### ●成果指標

## ○課題解決に向けた視点

### 安2-1-1 防災基盤の整備を進めます

防災・減災には、市民が主体となった地域防災体制や地域の消防団活動が重要です。

地域における市民一人ひとりの自助・共助・公助の認識に基づく防災対策とともに、防火水槽・消火栓、防災行政無線などの充実を進めます。

また、災害時における市民生活の安定の確保のため、防災備蓄倉庫を設置して、緊急物資の食料や生活必需品などの備蓄を充実します。

●市のデータ(図・表)、写真など

※必要に応じて掲載

### 安2-1-3 雨水溢水対策の充実を図ります

増加している集中豪雨による都市型水害への対策が必要となっています。

水害を防ぐため、雨水管の計画的な整備などによる雨水溢水対策の強化を図るとともに、公共施設や家庭などの貯留・浸透施設などの整備を促進します。

### 安2-1-2 災害時の協力体制の確保に努めます

災害時の市民の協力体制を構築・強化するには、地域が一体になった災害時の対応・ノウハウの共有化が必要です。

地域、関係機関、行政が連携して、災害時の訓練や協力体制のための取組を充実するとともに、災害時要援護者への支援のしくみづくりに努めます。

また、東日本大震災から学んだ防災対策・帰宅困難者対策などの検討を進めます。

### 安2-1-4 耐震化対策を促進します

防災基盤の強化には、インフラ施設や建築物などの都市の耐震化が必要です。

耐震化対策を進めるため、民間の建築物に対する耐震診断・耐震改修などの相談体制の強化及び支援を進めます。



## 安2-2 防犯・交通安全の推進

### 施策の目標

だれもが安心して暮らせる、安全なまちづくりを進めます。

### 現状と課題

安全・安心して暮らせる住みやすいまちであるためには、犯罪や交通事故などが少ないことも重要な要件です。

西東京市では、平成16年3月の犯罪のない安全なまちづくり条例の制定により、警察署、防犯協会などの連携が密になり、自主防犯団体も組織され、市民生活の安全は強化されてきました。一方で、自治会・町内会が減少し、地域の安全を守るうえでの課題となっています。また、交通安全については、市内での交通事故発生件数、死傷者数はともに減少していますが、児童などが登下校時に交通事故に巻き込まれるケースもみられます。

今後は、地域の防犯や安全・安心を確保するために、地域をよく知る自治会・町内会などの地域コミュニティや自主防犯組織による防犯体制、市民・学校・警察・行政が連携した情報連絡体制の整備の強化など、地域に密着した防犯・交通安全の取組が不可欠です。また、社会問題化している振り込め詐欺などの被害防止については、関係部署や関係団体と連携した、全市的な被害防止対策の検討の必要があります。

#### ●市のデータ（図・表）、写真

※必要に応じて掲載

### 施策推進のためのキーワード

- ◆防犯活動組織への支援
- ◆市民、学校、警察、行政が連携した防犯、交通安全への取組の強化
- ◆振り込め詐欺などの対策

#### ●成果指標

## ○課題解決に向けた視点

### 安2-2-1 市民と連携して防犯体制の強化を図ります

安全・安心な市民生活を支えるには、防犯対策と交通安全対策の取組の強化が必要です。

地域の防犯体制を強化するため、自治会・町内会や関係機関と連携し、市民防犯組織などへの支援を進めるとともに、安全確保のためのパトロールの実施などを進めます。また、街頭の防犯カメラの設置に関する体感について検討します。

さらに、被害が増加している振り込め詐欺などの被害防止のため、田無警察署や防犯活動団体との連携を強化します。

#### ●市のデータ（図・表）、写真など

※必要に応じて掲載

### 安2-2-2 市民と連携して交通安全の推進を図ります

交通弱者の子どもや高齢者の交通安全対策を強化する必要があります。

市民、地域、学校、警察、行政が連携して、子どもの見守りや交通安全の取組を強化するとともに、市民の意識啓発に取り組みます。

また、交通安全施設の整備、子どもの通学時の安全確保のための取組を進めます。

## 安2-3 危機管理体制の整備

### 施策の目標

市民の生命、身体及び財産の安全を守り、非常時における市の行政執行体制を確保し、安全・安心なまちをめざします。

### 現状と課題

世界的にテロ、感染症、ネットワーク攻撃など、これまで想定しえなかった不測の危機が発生しています。また、東日本大震災では、地震と津波の被害に留まらず、福島原子力発電所の事故による放射性物質の拡散、住民の大量避難、水道への影響、首都圏における公共交通機関の運行停止、帰宅困難者の発生、電力需給のひっ迫に伴う計画停電など、これまで想定しなかった事態が数多く発生しました。

西東京市では、これまで、地域防災計画の策定や住民に対する災害情報の提供手段として防災行政無線の整備や国の「全国瞬時警報システム(J-ALERT)」への接続などを進めてきました。

今後は、東日本大震災の教訓を踏まえ、防災関係機関や生活関連機関などを含めた、災害などに対する全市・全庁的な危機管理体制の構築を推進していく必要があります。

また、非常時に適切な行動が速やかにできるような取組や非常時における情報提供手段の活用についても検討が必要です。

#### ●市のデータ（図・表）、写真

※必要に応じて掲載

## ○課題解決に向けた視点

### 安2-3-1 危機に備えた総合的な危機管理体制の強化を図ります

災害などの危機から市民の生命や身体及び財産を守るには、市民、団体、事業者が一体となって、危機管理体制の構築と適切な運用が必要です。

全市・全庁的な危機管理体制の構築をめざし、地域防災計画や危機管理マニュアルの周知と定期的な見直し、業務継続計画(BCP)に基づく適切な運用などを進めるとともに、市民や事業者、職員の危機管理意識と能力を高めるための教育や訓練、啓発などに取り組みます。

市民への緊急情報の提供手段については、新たな効果的な手段についても調査・研究を進めます。

#### ●市のデータ（図・表）、写真など

※必要に応じて掲載

### 施策推進のためのキーワード

◆全市・全庁的な危機管理体制の構築

### ●成果指標